Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5037**

16. Wahlperiode 16. 04. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/4929 –

Rheintalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn zur Leistungssteigerung im Güterverkehr als Zubringer zu den neuen schweizer Alpentunneln (Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT) ist gegenüber der Schweiz zugesagt. Die notwendigen Planfeststellungsverfahren sind jedoch zum größten Teil noch nicht abgeschlossen, eine zeitgerechte Fertigstellung somit sehr fraglich. In den Anliegergemeinden gibt es teilweise großen Widerstand gegen die Ausbaupläne, da einerseits die Prognosen im Güterverkehr angezweifelt werden und andererseits die Gefahr gesehen wird, dass insbesondere Offenburg seinen Fernverkehrs-Halt verlieren könnte. Deshalb werden derzeit Alternativen mit kostenaufwändigen Tunnellösungen in Offenburg diskutiert.

1. Wann soll die Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe–Basel fertiggestellt sein?

Die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel soll im Rahmen der deutsch-schweizerischen Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) von 1996 mit Fertigstellung der NEAT in der Schweiz zur Verfügung stehen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung den Fertigstellungstermin im Hinblick auf den derzeitigen jährlichen Baufortschritt?

3. Ist es zutreffend, dass im Jahr 2006 rund 100 Mio. Euro in den Aus- und Neubau dieser Strecke investiert worden sind, und ist es weiterhin zutreffend, dass bei einer gleich bleibenden jährlichen Investitionssumme damit

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. April 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

die Gesamtinvestitionen von rund 3 Mrd. Euro erst in 30 Jahren verausgabt sind?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach vorläufigen Angaben der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) sind von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) im Jahr 2006 rund 86 Mio. Euro für das Projekt Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel aufgewendet worden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im noch zu realisierenden Streckenabschnitt zwischen Offenburg und Basel bisher erst ein Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig ergangen ist (Planfeststellungsabschnitt 9.1 Bereich Schliengen–Eimeldingen mit dem Katzenbergtunnel). Hier sind die Tunnelbauarbeiten in vollem Gange. Nach Vorliegen weiterer bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse kann zukünftig die zu verbauende Jahresrate bei diesem Projekt noch beträchtlich gesteigert werden. Ein Rückschluss von der derzeitigen Jahresrate auf die daraus resultierende verbleibende Bauzeit bis zur Fertigstellung des Projektes ist daher unzulässig.

4. Mit welchen Mitteln und in welchem Umfang soll der Ausbau der Rheintalstrecke beschleunigt werden?

Nach Vorliegen des Baurechts in weiteren Planfeststellungsabschnitten (vgl. Antwort zu Frage 3) kann das jährliche Bauvolumen weiter gesteigert werden. Mitentscheidend ist dabei auch, in welcher Höhe zukünftig Bundesmittel für Investitionen in die Bundesschienenwege zur Verfügung stehen werden und welche Priorität auf dieser Basis den einzelnen Aus- und Neubauprojekten zugeordnet werden kann.

5. Welches sind die neuen Fertigstellungsziele?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welches Betriebskonzept liegt der ABS/NBS Karlsruhe–Basel im Fernverkehr, Nahverkehr bzw. Güterverkehr zugrunde?

Für den Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde der seinerzeit noch nicht begonnene Abschnitt Offenburg–Basel untersucht. Hierzu musste ein theoretisches Betriebskonzept unterstellt werden. Auf Basis des viergleisigen Ausbaus für 250 km/h Vmax wurde für das Prognosebezugsjahr 2015 die verkehrliche Wirkung im Fernverkehr und im Güterverkehr untersucht. Der Nahverkehr wurde in Absprache mit dem Land Baden-Württemberg mit der Bestellung für 2015 bzw. dem Status Quo 2002 als „Grundlast“ unterstellt. Im Fernverkehr wurden nach Ausbau 38 Zugpaare täglich (betreiberunabhängig) modelliert, im Güterverkehr ergaben sich zwischen Offenburg und Buggingen in Nord-Süd-Richtung 137, in Süd-Nord-Richtung 147 Züge, zwischen Buggingen und Basel in Nord-Süd-Richtung 138, in Süd-Nord-Richtung 148 Züge täglich. Die tatsächliche Ausgestaltung des Betriebskonzeptes fällt nach Fertigstellung der Strecke in die Zuständigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

7. Welche Zugzahlen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE u. Ä.), übrigen Fernverkehr (IC u. Ä.), Nachtreiseverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr (getrennt nach diesen Verkehrsarten) befinden sich derzeit bzw. nach den Planungen für die Jahre 2010, 2020 und 2030 auf dieser Strecke (getrennt nach den Abschnitten Basel–Freiburg, Freiburg–Offenburg, Offenburg–Rastatt, Rastatt–Karlsruhe)?

Infolge der Bahnreform von 1994 treffen die Eisenbahnverkehrsunternehmen alle unternehmerischen Entscheidungen, zu denen auch die Gestaltung des Angebots zählt, in eigener Verantwortung. Der Bund greift hierin nicht ein. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung vom 10. Oktober 1996 (Bundestagsdrucksache 13/6149) wird verwiesen.

Die aktuellen Zugzahlen im Fern- und Nahverkehr sind dem Kursbuch der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entnehmen, bzw. können ebenso wie die Zugzahlen des Güterverkehrs sowie die Planungen der kommenden Jahre bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfragt werden.

8. Warum wurde der Rastatter Tunnel nur zweigleisig geplant?

Der Rastatter Tunnel wurde zweigleisig geplant, weil die sich im Süden anschließende Neubaustrecke ebenfalls zweigleisig gebaut wurde. Zusammen mit der außerhalb des Tunnels führenden Strecke ergibt sich durchgängig mindestens eine Viergleisigkeit.

9. Warum wurden alle Überleitungen von und zur Bestandsstrecke nördlich und südlich des Rastatter Tunnels niveaugleich geplant?

Die zukünftig vorgesehene Betriebsabwicklung gestattet eine höhengleiche Aus-/Einfädelung der beiden Neubaustreckengleise südlich von Karlsruhe am so genannten Abzweig Basheide. Damit kann auf die Errichtung teurer Überwerfungsbauwerke verzichtet werden. Am südlichen Tunnelportal sollen die Tunnelgleise unmittelbar in die bereits vorhandenen Neubaustreckengleise einmünden. Überleitverbindungen zur alten Rheintalbahn können auch hier – soweit hierfür ein betrieblicher Bedarf besteht – höhengleich ausgeführt werden, da an diesen Stellen keine Trennung schnell fahrender und langsam fahrender Verkehre erfolgt.

10. Wurde bei der Planung des Rastatter Tunnels untersucht, ob die Leistungsfähigkeit der Strecke durch eine Separierung der Stadtbahn im Abschnitt Karlsruhe–Achern erhöht werden könnte?

Zum Zeitpunkt der Planung des Rastatter Tunnels in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts gab es noch keine technischen und betrieblichen Möglichkeiten, Stadtbahnwagen aus der Karlsruher Innenstadt über die DB-Strecke Karlsruhe–Durmersheim–Rastatt fahren zu lassen, wie dies heute der Fall ist. Daher konnten diese Verkehre seinerzeit auch nicht berücksichtigt werden. Im Vordergrund der Planungen zum Rastatter Tunnel stand und steht die Ausfädelung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs südlich von Karlsruhe beim so genannten Abzweig Basheide in den Tunnel. Es verblieben dann noch zwei zweigleisige elektrifizierte Strecken („Durmersheimer Strecke“ und „Ettlinger Strecke“) zwischen Karlsruhe und Rastatt, die prioritär für den Regionalverkehr genutzt werden können. Insofern schafft der Rastatter Tunnel selbstverständlich zusätzliche Kapazitäten für den Regional- bzw. Güterverkehr auf den verbleibenden Strecken.

11. Wie werden bei einer Fahrzeit von 69 Minuten zwischen Karlsruhe und Basel die Knoten Freiburg und Offenburg im Fernverkehr bedient werden?

12. Bleiben die ITF-Knoten (ITF: Integraler Taktfahrplan) zur Minute 0 in Karlsruhe und Freiburg bzw. in Offenburg zur Minute 30 stündlich erhalten?

13. Ist es zutreffend, dass für den Erhalt der Fernverkehrsknoten Offenburg und Freiburg zu den Minuten 30 und 0 und neu Basel SBB zur Minute 30 der Bau des Katzenbergtunnels und die hieraus resultierende Fahrzeitverkürzung von rund 11 Minuten ausreichend ist?

14. Ist es weiterhin zutreffend, dass weitere Fahrzeitverkürzungen zwischen Karlsruhe und Basel somit für Züge des Fernverkehrs, die in Offenburg und Freiburg halten, nicht sinnvoll sind, da damit der ITF mit den Knoten in den genannten Orten aufgegeben werden müsste?

15. Sind die Betriebskonzepte des Fernverkehrs mit den schweizer Planungen abgestimmt?

    Welche Übergangszeiten (in Minuten) bestehen derzeit und werden zukünftig in Basel SBB zu den Schweizer IC-Zügen Richtung Zürich bzw. Bern bestehen?

16. Ist geplant, im Fernverkehr Sprinter-Züge einzusetzen, die weder in Offenburg noch in Freiburg halten, um die geplante Fahrzeit von 69 Minuten zu erreichen?

Die Fragen 11 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erstellung von Betriebskonzepten ist Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

17. Wieso beträgt die Ausbaugeschwindigkeit „nur“ 250 km/h, obwohl derzeit schon planmäßig ICE-3-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h auf dieser Strecke zum Einsatz kommen und die anschließende französische TGV-Strecke Strasbourg–Paris mit 320 km/h Höchstgeschwindigkeit befahren wird?

Die Planung für die Rheintalbahn stammt aus den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts. Auch andere Neubaustrecken aus dieser Zeit und den frühen 90er Jahren, wie Hannover–Würzburg und das VDE Nr. 4 Hannover–Berlin, sind für 250 km/h trassiert. Zwischen Rastatt Süd und Offenburg ist der Neubauabschnitt für 250 km/h bereits in Betrieb. Neben den Ausbauabschnitten verbleiben folgende drei Neubauabschnitte: die für 160 km/h geplante Güterumfahrung Freiburg und die beiden für 250 km/h geplanten Abschnitte Offenburg–Kenzingen und Buggingen–Basel, wobei dort der Katzenbergtunnel bereits planfestgestellt ist. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit in den noch nicht planfestgestellten Bereichen wäre planerisch aufwendig, brächte aber keinen weiteren nennenswerten Fahrzeitgewinn.

18. Wäre es für den Schweizverkehr für geplante oder zukünftig mögliche Sprinter-Züge sinnvoll, an Offenburg und Freiburg mittels einer Umfahrung, die sowohl für den Güterverkehr als auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr tauglich ist, vorbeizufahren?

19. Welche Fahrzeit würde sich zwischen Karlsruhe und Basel SBB ohne Zwischenhalt ergeben bei

    a) der derzeitigen Planung,

    b) einer Nutzung der geplanten Umfahrung Freiburg,

    c) einer neuen Umfahrung Offenburg,

    d) einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für die Umfahrung Freiburg von 160 km/h auf 250 km/h,

    e) einer durchgängigen Trassierung von 300 km/h?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umfahrung Freiburgs wird als Güterumfahrung für V_{max} 160 km/h geplant. Eine Umfahrung Offenburgs ist im Ergebnis des vom Land Baden-Württemberg durchgeführten Raumordnungsverfahrens nicht geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 7 verwiesen.

20. Wie verträgt sich dieses niedrige jährliche Investitionsvolumen mit den vertraglichen Vereinbarungen gegenüber der Schweiz, bis zum Ausbau der NEAT die Zulaufstrecken in Deutschland ausgebaut zu haben?

21. Ist der Bundesregierung bekannt, dass schon im Dezember 2007 der erste Teil der NEAT fertiggestellt sein wird?

    Welche Kapazitätsausweitungen im Rheintal stehen ab diesem Zeitpunkt zur Verfügung?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung der Rheintalbahn stehen in Einklang mit der deutsch-schweizerischen Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur NEAT. Zwischen der Bundesregierung und der Schweizer Eidgenossenschaft bestehen enge Kontakte. Im Zusammenhang mit der NEAT gründen diese speziell auf den in der vorgenannten Vereinbarung institutionalisierten Lenkungsausschuss, der zur Umsetzung dieser Vereinbarung eingesetzt wurde. Daher ist der Bundesregierung der aktuelle Baufortschritt der NEAT-Strecken in der Schweiz bekannt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333